

Title	現行コマンダ遺制 : イスパニア国海商法(3) : 条文訳と若干の問題点
Author(s)	山崎, 俊夫
Citation	大阪外国語大学学報. 37 p.135-p.151
Issue Date	1976-03-01
oaire:version	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/80599
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

現行コマンド遺制：

イスパニア国海商法（3）

—— 条文訳と若干の問題点 ——

山 崎 俊 夫

Confianza Viviente en Actualidad:

Comercio marítimo de España (3)

—— Traducción de Artículos y unos comentarios de Problema ——

Toshio YAMASAKI

Resumen

—— Ensayo sobre el problema de Discriminación en Beneficios y Participantes ——

Queda nuestra materia de rúbrica, que especialmente se ha tratado de Confianza Viviente en Actualidad, y a que nos referimos habiéndose distinguido los tipos de participaciones entre el de Societas y el de Comanda, luego también discutido a respecto de la Discriminación en Beneficios de empresa. Como ya hemos visto otra ocasión en mi librito “Gestores y Comanditarios”, publicado por la editorial Geirin-Shobo, que el Código español de Comercio contiene en cuanto a la responsabilidad de socios, el colectivismo solidario de Sociedades colectivas el cual consta de dos clases de principios correspondiendo en cada caso respectivo de ganancias y de pérdidas: en aquél se halla la distribución sujeta a la porción de interés personalmente aportado al capital, y en éste, a la igualdad de misma porción imputada por todos los capitalistas, sin distinguir ser o no administradores. Y también podremos decir que el uno es el tipo de participación en Comanda, y el otro es un característico en Societas. El primero está sujeto al ámbito de principio de cambios con el valor desigual, es decir, el resultante del diferencial efectivo gestional, y el último al de los equitativos con el igual valor económico apoyado constable de general. Así, la participación podrá dividirse entre distintas clases de forma, es decir, una de los beneficios, y otra del coste gestional. Esta distinción necesariamente quedará a la vez de respectiva aparición a todos los cálculos de empresa, es decir, uno es como se sujeta a la recuperación inversional de capitales, y otro como se sujeta al costo com-

putable en todo ámbito de economía general de mercado. Entonces, podremos concluir que según el poderío económico del capital invertido podría producir una gran diferencia dentro de dilatados concurrentes, si se acumulase progresiva esa discriminación en beneficios de parte participada y ello es muy característico en distribución internacional de estilo de Comanda. Tratada de aquella discriminación en Beneficios, se hallará ella, aun en Compañía colectiva como sociedades de mar española, dentro de la parte participada por medio de Comanda, que en casos causa transacciones de valor económico desigual. La transportación marítima es propiamente el segundo constituyente llamado psicológico de infraestructura económica como decía el profesor Perpiñá. Y, sin embargo, la participación a la base de su Discriminación en beneficios, procederá del tipo de Comanda. La capa como hemos visto anterior ocasión que recibe el capitán, por ejemplo, podrá ciertamente decirse una especie de esta práctica mercantil de Comanda, aunque sea el capitán asalariado. Y, sumamente nos interesa el contraste que hemos adquirido mediante de la comparación entre el socio industrial de Compañía colectiva, la más típica de sociedades, y el capitán de Comercio marítimo, el más típico de Comanda, como ser aquél participante en distribución de beneficios, y éste colaborador en dirección de parte de Sociedades. Por tanto es razón de que consta nuestra materia analizada.

A continuación, ponemos el contenido que se aparece presente vez llevado.

5º De los pasajeros en los viajes por mar.

6º Del conocimiento.

Sección Segunda: Del contrato a la gruesa o préstamos a riesgo marítimo.

Sección Tercera: De los seguros marítimos.

1º De la forma de este contrato.

2º De las cosas que pueden ser aseguradas y de su evaluación.

3º Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.

(Continúa)

その五、海路による船便旅程航路の船客

第693条、旅客運賃価格が協定せられていないときは、判事若しくは裁判所が訴訟手続的にそれを決定する。但し、事前に鑑定人の宣言を要する。

第694条、若し旅客が定められた乗船時間に到着しないか、若しくは船長の許可なく船舶を放棄して、船長が出港準備を整えているときは、船長は船便旅程航路の就航を開始し、かつ、全額の価格を請求することができる。

第695条、旅客に対する権利は、若し名目額による金銭料金ならば、船長若しくは受託人の同意な

しに譲渡移転せられてはならない。

第696条、若し船便旅程航路就航開始前に旅客が死亡するときは、その相續人は、協定せられた旅客運賃の半額を越えて支払充足する義務を負わない。

若し協定せられた価格に賄かない費が含まれているときは、判事若しくは裁判所は、鑑定人の意見を聞き、それが便宜であると考えたときは、船舶の利益になるべき価額を指示する。(海運賄費の等級差はコマンド的一山崎)

死亡者の代りに他の乗客を受け入れる場合には、前記相續人によってはいっさい支払いの必要はない。

第697条、若し、船便旅程航路就航開始前にもつぱら船長若しくは船主の責めによって中止になるときは、旅客は運賃の返戻と、損失及び損害額に対する賠償請求権をもつ。然し、若し中止が偶発的若しくは不可抗力の場合、若しくはその他何らかの船長若しくは船主の意思にかかわらない事由によるときは、旅客は旅客運賃の返戻に対してのみ権利をもつ。

第698条、開始せられた船便旅程航路の中断の場合は、旅客は、航行せられた距離の割合でのみ運賃支払いの義務を負い、かつ、若し中断が偶発的若しくは不可抗力によるときは損失及び損害額賠償の請求権は無い。然し、若し、中断がもつぱら船長の責めにあるときは賠償請求権をもつ。若し、中断が船舶の機能喪失から生ずるときで、旅客が修理待ちを承諾するときは、旅客に運賃の増額をいっさい要求せられてはならない。然し、停船中の賄かないは自己の勘定となる。

船舶出帆の遅延の場合には、偶発的若しくは不可抗力の場合による遅延を除き、旅客は船中に滞在し、船舶の勘定で糧食を受ける権利をもつ。若し遅延が十日を超えるときは、旅客は旅客運賃の返戻を請求する権利をもつ。また、若し、もつぱら船長若しくは船主の責めによるときは、そのほかに損失及び損害額の賠償を請求することができる。

もつぱら旅客輸送に仕向けられた船舶は、旅客数の如何にかかわらず行程に示されたすべての寄港をしながら旅客を目的港に直送しなければならない。

第699条、船便旅程航路就航開始前若しくは後に契約が取消されるときでも、船長は旅客に供与済みの額を請求する権利をもつ。

第700条、なにごと船内秩序及び警察権の維持に関しては、旅客はいっさい違がうことなく船長の措置に従わなければならない。

第701条、乗客の便宜若しくは利害関係は、船長に対し、船舶の進路から離れた箇所¹で接岸、入港し、衝突を免がれそうになく若しくは確実である箇所²で航海従事のために要求せられる時間以上に停留することを強制して、機能する権限を持つてはならない。

第702条、契約に定めのないときは、旅客運賃価格には、船便旅程航路中の旅客の賄かないが含まれていると推定せられる。然し、若し旅客の勘定であるときは、船長は、必要な場合、生活必需品を賄かないのために合理的な価格で旅客に供給する義務を負う。

第703条、旅客は、船内持込み物件に関しては船積み人の待遇を受ける。また、船長は、旅客が自

己のかつ個人的管理下に保持する分については、損失が船長の若しくは乗組員の所爲から生ずるのでなければ責任を負わない。

第704条、船長は旅客運賃額及び賄かない費を徴収するために、旅客の所有物件を留置することができる。また、上記物件の賣却の時には、傭船料の徴収がなされたのと同様に、賣却から生ずるときの爾余の債権者に対する優先権を享有する。

第705条、船便旅程航路中に旅客の死亡がある場合には、船長は遺体に関して情況が要求する措置をこうずる権限をもつ。かつ、乗組員の個人に関して第612条の第10の場合が措置するところに準拠して、船内で旅客に帰属しているものと認める書類と物件をたいせつに保管しなければならない。

その六、船荷証券

第706条、船舶の船長及び船積み人は、船荷証券の発行に義務を有し、次の事項が記載せられる。すなわち：

第一、船舶名、登録及び船籍港

第二、船長氏名及びその住所

第三、船積み港及び荷揚げ港

第四、船積み人名

第五、若し船荷証券が記名式のときは荷受人

第六、荷物の量、質、個数及び商品貨物のマーク

第七、契約せられた傭船料及び船長への支弁支払手数料

船荷証券は持参人宛渡し、指図人宛渡し、若しくは特定名義人宛渡しで振出されることができ、かつ、船荷が船内に受領されて24時間内に署名せられなければならない。その際、若し船長がそれに同意して署名しないときは、船積み人は船長の費用で荷卸ろしをし、かつ、いかなる場合にもそれによって生ずる損失及び損害額を請求することができる。

第707条、正本の船荷証券をもとにして、同様内容のものが計四通作られ、また、船長及び船積み人がそれら全部を作成する。これら四通の船荷証券のうち、船積み人は一通を保管し、他の一通を荷受人に送付する。船長は二通を、一通は自己の手許に、他の一通を船主用にする。

その他、利害関係当事者が必要とする数だけの船荷証券を作成できる。然し、指図人式若しくは持参人式のときは、全証券に、四通のうちの正本か、若しくは複本かを明記し、その際、各証券の仕向け先を船主用、船長用、船積み人用若しくは荷受人用に指定する。若し上記最後の目的に仕向けられた証券が複製せられたものであるときは、その証券に上記の事情及び正本のない代り以外には有効でない旨が表示されなければならない。

第708条、持参人式で荷受人向けの船荷証券は、証券の引渡しによって移譲せられる。また、裏書きの効力で指図人式の船荷証券となる。

二者の場合共に、船荷証券を譲渡せられた者は、券面に表示せられた商品貨物について譲渡人

の若しくは裏書人のいっさいの権利と行爲を獲得する。

第709条、船荷証券が本編（第三編海商の特殊契約）の措置に基いて作成せられたときは、船荷におけるいっさいの利害関係当事者間に、及びこれらと保障関係者間に信義則上の証憑となる。但し、上記最後の保障関係者には、反対証拠の除外例が認められる。

第710条、若し船荷証券相互間に不一致があり、かつ、どれにも修正若しくは削除が見られないときは、船長若しくは船主に対抗し、かつ、船積み人若しくは荷受人の利益において信頼せられる。この場合は後二者すなわち船積み人若しくは荷受人が前者船長（この場合、船長若しくは船主のうち、船主は署名者でなく無関係——山崎）によって振出された証券を所有しているわけである。また、船長若しくは船主が、船積み人によって振出されかつ署名せられた証券を所有するときは、船積み人若しくは荷受人に対抗し、船長若しくは船主の利益において信憑性をもつ証拠となる。

第711条、船荷証券の適法な持参人が荷揚げ前に船舶の船長にそれを提出することを怠るときは、上記のような省略により荷揚げをしかつ船荷を供託に付することをその船長に義務づけることになり、倉敷料及びその他のそれによって生ずる費用に責任を負わねばならない。

第712条、船長自身みずから商品貨物の仕向け先を変更することはできない。船積み人の申出でにより上記仕向け先の変更を認めるときは、上記船荷証券の適法な持参人宛の船荷に関する責任を敢えて負うことになり、振出し済みの船荷証券を予かじめ回収しなければならない。

第713条、若し、船荷の引渡しをおこなう前に、船長に対して新規船荷証券の発行が請求せられるときは、以前の船荷証券の不提出が紛失若しくはその他正当な何んらかの事由に基くことを申立てて、その下付の義務を負う。但し、常に必らず船荷価格の支払充足に保証が与えられなければならない。然しながら、指定に変更なく、かつ、券面に第707条末項に定められた事情を明示して、同項に云う船荷証券が取扱かわれるときのことであって、そうでない場合には、若しその省略によって正規でない引渡しがなされると、上記の船荷についての責任を敢えてとらなければならない。

第714条、若し船舶の出帆前に船長が死亡するか、若しくはなんらかの事故によってその執務に停止があるときは、船積み人は新船長に、最初の船荷証券の追認を求める権利をもち、かつ、この新船長はその追認を与えなければならない。但し、新船長に対して常に必らず以前発給せられたいっさいの正複本が提出せられ、若しくは返戻せられなければならない。かつ、船荷の検査結果が上記船荷証券に合致したときに限る。

船荷検査に基く費用は船主の勘定となる。但し、若し最初の船長の責めによってその検査の承認が怠こたられていたときは、上記最初の船長に対して船主が費用を重ねて請求することを妨げない。（検査を改めて最初の船長の犠牲でさせる形にして差支えない。——山崎）上記の検査がなされなかったときは、新船長は、発給せられた船荷証券から結果して船荷を引受けたものと理解せられる。

第715条、船荷証券は、船荷の引渡し、及び傭船料及び生じた費用に対して、場合に応じ、至極簡

素化せられた略式訴訟手続若しくは督促手続を産む。

第716条、若し数名の者が同一商品貨物の請求に、自己の利益に裏書譲渡せられた持参人式、若しくは指図人式の船荷証券を提出するときは、船長はその引渡しのために、最初に発給したものである証券を提出している者を優先的に採る。但し、後に発給のものである証券が、最初の発給証券の紛失を理由にして提出せられ、かつ、上記両者が相異なる者の手許に現われている場合を除く。

上記の場合には、前述の理由付けなしに発行せられた場合においても同様であるが、船長は判事若しくは裁判所に救済を求めて商品貨物の供託をおこない、かつその仲裁によって然かるべき訴訟当事者に引渡たされる。

第717条、船荷証券の引渡しにより、引渡し日以前に船長から、若しくはその配下の者から、船荷に関しておこなった部分的引渡しを保証して交付せられたいっさいの仮領収証の取消しが生ずる。

第718条、船荷の引渡しにより、船長が署名した船荷証券は、若しくは少なくともおよそそのもとに引渡しがなされたいっさいの証券は、券面に指定せられた商品貨物の受取り証を付して、船長に返戻せられる。

荷受人の遅延では、その延滞によって船長に対してかけた損害額につき、荷受人の責任となる。

第2節

海損に対する契約又は海事危険への貸付

第719条、海損に対して、又は海事危険に対して貸付けが処遇尊重せられる。前者海損の場合では、如何なる条件下にせよ、貸付金額の、かつその貸付金額に対する協定せられた割増し金を付しての返済が、目的港への安全な到着がなされたとき、若しくは獲得希望利益のしたたかな欠損の場合に附随してなされる。

第720条、海損に対する契約は次の諸項によってなされる。すなわち：

第一、公文書によって

第二、当事者及び介入する仲立人によって署名せられた証書を通じて

第三、私文書の記録簿によって

契約がなされる上記様式書のいずれからでも、船舶登記証明書に記載がなされ、かつ、その証明書の内容は商事登録台帳に本登記せられる。なお、この種発生源からの借款には、上記登記証明によるその対抗諸要件を伴わないときは、借款の性格からその他の種類の借款に先立って付与されることにより該当している優先権は認められない。但し、契約当事者間における債権では有効である。

船舶旅程航路中に結ばれた契約は第583条及び第611条における措置によって効力をもち、かつ、若し到着直前の8日間が経過する前に船舶登録港の商事登録台帳に収載されるときは、その契約認可のときから第三者に関して効力を有する。

若し商事登録台帳に収載がなされることなく上記8日間が経過するときは、船舶の船便旅程中に結ばれた契約があっても、登記収載の当日かつその日付からでなければ第三者に対する効力をもたない。

第二号に準拠して結ばれた契約の証書が拘束執行力をもつためには、上記契約に介入した仲立人の記録台帳との一致がなければならない。第三号に準拠して結ばれた契約には、署名の確認手續きが必要である。

文書によって明記されない契約は訴訟上の行為を生じない。

第721条、海損に対する契約書には次の表示が必要である。すなわち：

- 第一、船舶の種類、船舶名及び船舶登記
- 第二、船長の氏名及び住所
- 第三、貸付人及び借受人の氏名及び住所
- 第四、貸付元金及び約定利息(プレミアム)
- 第五、返済期限
- 第六、返済に対する担保物件
- 第七、危険が引受けられる船便旅程航路

第722条、契約書は指図人式で発給されることができ、その場合には裏書によって譲渡移転が可能であり、また、譲受人は、裏書人に該当していただきたいの権利を獲得し及びいっさいの危険を引受けることになる。

第723条、貸付は証書及び商品の形でなされて差支えないが、貸付元金を決定するためにその金銭額が定められる。

第724条、次のものを担保にしてその上に貸付が構成せられるには一括でも若しくは分割でも差支えない。すなわち：

- 第一、船体の上に
- 第二、船具(従物)の上に
- 第三、用具、糧食及び燃料の上に
- 第四、汽船のときに機械の上に
- 第五、積み込まれた商品貨物の上に

若し船舶の船体の上に構成せられるときは、そのほかに船具、用具及びその他の物件、糧食、燃料、蒸気機関の機械、及び貸付のつく船便旅程航路で獲得せられた傭船料が貸付についての責任に担保としてついているものと理解せられる。

若し積み荷の上になされるときは、積み荷を構成する全体の回復に担保がつく。また、若し船舶の若しくは積み荷の特定物件の上にならば、責任には、具体的かつ限定的に細目の定められたものの回復のみが担保としてつく。

第725条、乗組員の俸給の上にも又希望利益の上にもこれらを担保にして海損への貸付けがなされ

てはならない。

（赤字企業への特殊金融契約として、コマンドの発展を支えた初源形態には一見して奇妙な論理の内包が考えられる。しかしながら、上記の論理を本節が取扱かうことにより、立法の上からも現代的に新たな意義が加えられ、今後国際金融の在り方に影響を及ぼす場合も決して少なくないであろう。——山崎）

第726条、借受人が詐欺的手段を用いたことにより、若し貸付人が、海損への貸付が担保にしている物件価格の金額以上にこれを上廻る金額を貸付けたことを証明するときは、貸付は、上記物件に鑑定人が見積る評価額に対してのみ部分的に有効となる。

物件評価額を超過した残余元金部分は、返済に要した全経過期間に対する法定利子を付して返戻されなければならない。（占有と利子の概念がイスパニア法で現われることは従来極めて少ない。海商法が既に近代立法として商法上この部分をカバーできていたことになる。——山崎）

第727条、若し船舶船積みのための貸付金から支出して、全額を船積みに使用するまでに到らなかったときは、残金を出帆前に返戻されなければならない。

貸付に宛てて取られた担保物件についても、若し船積みされ得なかったときは、同様の方式で手続きせられる。

第728条、若し爾余の所有主若しくはその代理者が文書による権限を付与しておらず若しくは業務に介入していないときは、船長が船舶の所有主の住所地で受けた貸付は、船長に所属する船舶の部分においてのみ担保せられる。

若し所有主の或る者若しくは数名の者が船舶の修理若しくは調達補給に必要な額の交付を求められ、かつ、24時間内にそれを行こなわないときは、怠こった者が所有する持分部分は、正規の割合で、貸付金の責任に対する担保となる。

所有主の住所地外で、船長は第583条及び第611条における措置に準拠して貸付けを受けることができる。

第729条、金銭が徴せられている担保物件が危険に曝されるに到らぬときは、契約は単純貸付となり、約定利子が更に低くなければ、借受人は元金及び法定利子を返済する義務を負う。（海商法から近代債権法規定成立促進への動機付け例。——山崎）

第730条、船便旅程航路就航中になされた貸付けは、船舶の出帆前になされた貸付に対して優先権を持ち、また、その日付と逆に若い順序で優先権が獲得せられる。

最終船便旅程航路に対する貸付はそれ以前のものに対する貸付に優先権をもつ。

不時着港でかつ同等動機によりなされた数個の貸付が競合するときは、案分によって全貸付が支払われる。

第731条、貸付人に該当する諸（訴訟）行為は、若し契約に指定せられた船便旅程航路就航時に、かつ、就航中に海上事故から生じ、また、船中に積み荷の存在が明らかなときは、その上に貸付けがなされた担保物件の絶対的喪失を以て消滅する。然しながら、若し喪失が物件固有の瑕疵

から生じ、若しくは借受人の責め若しくは悪意があり、若しくは船長の不正取引（安賣りなどによる荷主に対する無責任取引行為）によるとき、若しくは若し船舶で密貿易が用いられた結果船舶で蒙った損傷によって惹起こされたとき、若しくは若し契約で指定されているところと異なる船舶への商品貨物の船積みから結果したものであるときは、上記の消滅は生じない。但し、上記の変更措置（積み替え）が不可抗力の原因によりなされた場合はこの限りではない。

喪失の証明は貸付けを受けた者の責任である。なお、貸付けの目的として貸付人に対して申告せられた物件の船舶内における存在の証明もまた同様である。

第732条、共同海損への貸付け人は各人の持分の割合で、貸付けがその上になされた担保物件に生じた共同海損事故を負担する。

単独海損事故では、契約当事者の文書による協定の無いときは、前条で除外せられた特殊の危険に属さない限り、海損への貸付人は同様に各人の持分によって分担する。

第733条、共同分担者が相互に危険をカバーし合う期間について契約に定めのないときは、船舶が出帆した時から、その目的港に投錨するまで船舶、機械、船具及び用具のいっさいに、また、配船出帆港の海浜若しくは埠頭で船積みがなされて、指定港で荷卸ろしされるまでの商品貨物いっさいに及ぶ。

第734条、難破の場合、貸付けの返済に担保として宛てた金額は、救済せられた物件からの結果額に減額せられ、かつ、救済の費用が控除せられる。

若し貸付けが船舶若しくはその部分を担保にしてなされたときは、前記貸付けがなされた船便旅程航路で生じた傭船料もまた、及んだ限ぎりの金額でその支払いに責任をもつ。

第735条、若し同一船舶若しくは積み荷の上に海損への貸付けと海上保険が競合するときは、救済せられたものの価格が、難破の場合は共済者（共同分担者）と保険者との間に、おのおの適法な持分（利害関係）の割合で分割せられ、かつ、上記の価格には、船長だけをもっぱら貸付けに対する利害関係人と看做して考慮する。また、第580条に準拠して他の債権者の優先権を妨たげない。

第736条、若し貸付金の返済に、船長による延滞があり、及びその割増し利息の延滞が存在するときは、前者の船長による延滞部分のみに適法な収益取立て権が発生する。

第3節

海上保険

その一、上記保険契約の様式

第737条、海上保険契約書が有効であるためには、契約当事者によって署名せられた証書に文書による明記が必要である。

上記の証書は二通作成して署名せられ、契約の各当事者が一通を保持する。

第738条、保険契約証書には、利害関係当事者が自由に定める諸条件のほかに、次の諸要件を含めなければならない。

第一、契約期間の表示を付記した契約の日付

第二、保険人及び被保険人の氏名及び住所

第三、被保険人が契約する内容、みづから自己のためにするか、若しくは他人の勘定によるかを表示すること。

後者の場合には、その名義で付保する者（保険料を支払う者）の氏名及び住所。

第四、被保険船舶の、若しくは被保険物件を運搬する船舶の、船舶名、船旗（国籍基地）及び登録港。

第五、船長の氏名及び住所

第六、被保険商品貨物が船積みされた、若しくは船積みされなければならない港湾若しくは入江。

第七、船舶が出立した若しくは出立しなければならない港。

第八、船舶が船積み、荷卸ろし若しくはその他なんらかの動機で寄港する港湾及び入江。

第九、被保険目的物の品名及び品質。

第十、梱包数若しくは何んらかの種類の大きさ、及び若しそれがあればそのマーク。

第十一、危険が始まりかつ終わる期間。

第十二、被保険金額。

第十三、保険による約定見積り価格（被保険物件が換金取引せられるときの代金）及びその支払いの場所、時間及び様式。

第十四、若し保険が往復船便旅程航路に対してならば、往路及び帰路の船便旅程航路に対応する支払保険料の分割。

第十五、被保険物件に生ずる損失支払いの保険者の義務。

第十六、（保険金の）支払いがなされなければならない場所、期限及び様式。

第739条、外国で領事館員が許可した保険の契約と証書は、契約当事者若しくは当事者の誰かがイスパニア国人であるときは、仲立人の介入を以てなされたものと全まったく同等の法的効力を有する。

第740条、同一契約に及び同一証書に船舶の保険と積み荷の保険をあわせ含めることができる。その際、各物件の価格を明示し、保険の目的である被保険物件のおのおの上における被保険金額を区別しておくこと。但し、上記の表示がなくても保険が無効になることはない。

また、証書に目的である各被保険物件毎に相異なる保険料が定められても差支えない。

数名の保険者が一つの証書に署名（それぞれ当事者参加）することができる。

第741条、商品貨物の保険では、それら貨物及びそれらの運搬にあたる船舶についての明細指定は、被保険者にそれらの事情が明きらかでないときは省略して差支えない。

若し上記の場合での船舶が海上事故を蒙るときは、被保険者には、船舶の損失のほかに、その船積み港からの出港、喪失物件の自己の勘定による積み込み、及び賠償請求額の証明が義務づけ

られている。

第742条、保険証書は被保険者の指図人式で発給されることができ、かつその場合には裏書譲渡が可能である。

その二、付保され得る物件及びその評価

第743条、次のものは海上保険の目的となることができる。すなわち：

第一、港湾若しくは船便旅程航路中に荷付けされ若しくは船積みせられた船舶の船体。

第二、船具（従物）。

第三、汽船のときの機械。

第四、いっさいの用具及び艤装構成物件。

第五、糧食及び燃料。

第六、共同海損に提供せられた担保金額。

第七、傭船料の金額及び希望利益。

第八、航海の危険に付保されるいっさいの商取引物件で、特定金銭額で価額が定められ得るもの。

第744条、前条で示された諸物件の全部若しくは一部が、一括若しくは分割して、平時若しくは戦時に、船便旅程航路若しくは期間により、片道若しくは往復により、通報結果の首尾若しくは不首尾の上に付保されることができ。

第745条、若し保険が船舶の上に付保せられた旨一括して証書に表示せられているときは、上記船舶に機械、船具、用具及び船舶に帰属するすべてが含まれているものと理解せられる。然し、たとえ同一船主の所有に帰属するときでも、船舶の積み荷は含まれない。

商品貨物類の保険には、鑄貨若しくは延べ棒の形の金属、宝石及び軍需物資を含める取扱いをしてはならない。

第746条、傭船料の上に付保する保険は船積み人により、傭船船主により、若しくは船長によってなされて差支えない。然し、上記の者は、その傭船料の勘定で受取った前払金を付保することはできない。但し、文書を以て約定があり、難破若しくは積み荷の損失により前記傭船料の取立て権が発生しない場合に、前受け金額を返戻する旨が定めてあるときはこの限りではない。

第747条、傭船料の保険には総額が表示されなければならない、かつ、その額は傭船契約書に出ている額を超えてはならない。

第748条、利益に付保せられる保険は、契約当事者が協定する約定により規制せられる。然し、証書に次の指定がなされなければならない。すなわち：

第一、被保険者が定めた特定の利益額で、安全に目的港に到達して船荷が賣却せられた際のものの。

第二、若し、買入れ価額と比較して、賣渡し時における獲得額が、費用及び傭船料を差引いて、

保険で見積もられた価額より少ないときは、保険を割引きする義務。

第749条、保険者は自己によって付保せられた結果を、全部若しくは一部分、同一若しくは相異なる保険料で、他者によって再保険させることができる。或いはその被保険者もまた、最初の保険者の徴収に生ずる可能性のある保険費用及び危険を同様に付保して差支えない。

第750条、若し船長が保険を契約し、若しくは被保険物件の持主が、それらを運搬する同船舶で同行するときは、他に反対の明文の約定がない限り、常に必らずその危険の10%を留保しておかなければならない。

第751条、船舶の保険では、保険は保険金額若しくは価額の5分の4だけをカバーするものと理解せられ、かつ、証書に反対の協約が明記されていない限り、残りの5分の1には被保険者が危険を負担することになる。

上記の場合、及び前条の場合には、共同海損に対してとられた貸付けの金額が保険から控除されなければならない。（海損はコマンダ的、保険はソキエタスのに性格把握せられるであろう——山崎）

第752条、証書の署名があるときは、保険者が、被保険物件につき証書になされた見積り評価が正確なものとして認めたことの適法な推定を生ずる。但し、詐欺若しくは悪意の場合を除く。

若し見積り評価が誇大してなされているときは、各場合の事情により、次の訴訟手続がなされる。すなわち：

若し過大評価が錯誤から生じており、かつ被保険者の責めに帰すべき悪意から生じたものでないときは、保険は、当事者の全員一致により、若しくは鑑定人の判断によって定められた真正価額に減額せられる。保険者は受領した保険料の超過分を返戻しなければならない。然しながらその際上記超過分の50%は手許に留保する。

若し過大評価が被保険者の詐欺によるものであり、かつ、保険者がそれを証明するときは、保険は被保険者には無効となり、かつ、保険者は保険料を利得する。但し、該当する刑事訴訟行爲を妨げない。

第753条、外国の貨幣で金額が定められているときには、邦貨名目額からの差引計算は、証書が署名せられた場所でかつその当日に現行の相場でなされる。

第754条、若し、契約締結時に被保険物件の価額が内訳明細を付して定められていないときは、その価額は次のとおりに定められる。すなわち：

第一、指定品目の送り状により。

第二、仲立人若しくは鑑定人の申告により。この場合、その判断の基調には、積込み費用、傭船料及び関税を定めることまでに最大限度をおさえて、出帆港における当該物件の価格を採択して手続きする。

若し保険が、交易がただ送っただけに過ぎない結果に終わった或る国からの戻り品に再付保するときは、その価額は出帆港における当該戻り品が保有していた価格によって規制せられ、いっさ

いの費用を合算する。

その三、保険者と被保険者との間における義務

第755条、保険者は次の事由の或るものによって被保険目的物件が蒙る損失及び損害額を賠償する。すなわち：

第一、破碎を伴い、若しくは破碎を伴わない、船舶の座礁、揚陸若しくは入質。

第二、天候上。（悪天候、しけ、台風等）

第三、難破。

第四、不時の着港。

第五、船便旅程航路中の進路の変更、若しくは船舶の変更。

第六、投げ荷。

第七、船中で若し生じた場合の火災若しくは爆発。或いは陸地で供託された入庫中の場合でも同様。但し、この後の場合は常に必らず船舶修理のため、若しくは積み荷の利益のために、所轄官庁の命令によって陸揚げされたものに限ぎる。若しくは汽船の貯炭所での自然発火による火災。

第八、拿捕。

第九、略奪。

第十、宣戦布告。

第十一、政府命令による差押さえ。

第十二、外国政府筋（国権）の命令による留置。

第十三、報復措置の拿捕。

第十四、その他何んらかの海上事故若しくは危険。

契約当事者は適宜除外規定（免責条項）を定めて証書にそれらを述べておくことができる。但し、この要件（証書における免責条項の記載）がなければ効力を生じない。

第756条、被保険物件に、次のいずれかの事由によって生ずる損失及び損害額には、たとえ証書に免責条項として除外されていないときでも保険者は責任を負わない。すなわち：

第一、保険者の文書による同意を伴わない、船便旅程航路の進路若しくは船舶航路の恣意的変更。

第二、船団を組んで航行する約定があった場合、護送船団からの自然発生的離脱。

第三、保険での指定港よりも更に遠方の港への船便旅程航路の延長。

第四、傭船船主、船積み人及び傭船荷主の命令によって採択せられた、任意の、及び傭船契約書若しくは船荷証券に違背する諸措置。

第五、保険の目的であることにはならない、パトロンの荷主に対する無責任的背任行為。

第六、被保険物件の性質から生ずる減量目盛り、散逸漏洩、及び浪費。

第七、本法典に、海運若しくは航海に関する命令及び規則に定められた書類諸帳簿の不備欠落、

若しくは、その他の種類の船長の怠慢でパトロンの荷主への背任取引行為を保険者が引受けたことにはなっていないときであって、しかも行政措置に違背しているもの。（その他の種類の船長の怠慢。——山崎）

上記のいずれの場合でも、保険料は保険者のものとなる。但し、危険負担が始まっているときに限る。

第757条、往復船便旅程航路に対する契約の積み荷の保険では、若し被保険者に戻り便に積み船荷が見当らず、若しくは3分の2より以下しか見当らないときは、運搬する船荷の割合で帰路の保険料が減額せられる。なお、その際保険者の手許にそのほかに、運搬をしなかった部分の50%が放棄して委ねられる。

然しながら、往路で船荷が失われた場合にはいっさい減額手続は生じない。但し、本条の措置を修正する特約がある場合はこの限りではない。

第758条、若し船荷が数名の保険者によって相異なる金額で、然し保険の目的物件を明示して指定することなく付保せられたときは、賠償は、損害若しくは海損の場合、全保険者によって、それぞれによる被保険金額の割合で支払われる。

第759条、若し相異なる船舶が被保険物件の船積み指定されており、然し各船舶に積込まなければならない量の表示がないときは、被保険者は適宜船荷を配分するか、若しくは一船のみに船積みして運搬することができる。但し、上記によって保険者の責任が無効になることはない。然しながら、若し各船舶毎に被保険金額の明示がなされており、かつ、船荷が量的に、各船舶毎に示された相異なる量で積込まれているときは、保険者は、各船舶での契約した責任のみをもつ。然しながら、契約額を越えて船舶に積込まれた超過額の50%を徴収する。

若し船舶のなかで船積みのないものがあるときは、先に述べられた、爾余の他船に積込まれた超過分に50%の支払いがなされることを通じて、その船舶に関しては保険は無効となると理解せられる。

第760条、若し、出帆前に船舶の機能喪失により、積み荷が他船に積替えられるときは、保険者は契約を継続するか否かの選択権をもつ。後者の場合、既に生じた海損は放棄することになる。

然し、若し、船便旅程航路就航開始後に船舶の機能喪失が生ずるときは、たとえ証書に指定せられた船舶とは船の仕立て（容姿）及び船旗（国籍基地）の異なる船舶であるときでも、保険者は危険を負担する

第761条、若し証書に危険が保険者の勘定で負担される期間が定められていなかったときは、共同海損への貸付に関する第733条に定めるところが遵守せられる。

第762条、固定期間に対する保険では、保険者の責任は約定期限満了の時に止む。

第763条、若し被保険者の都合で商品貨物が船便旅程航路に示す指定港よりも近い港に陸揚げされるときは、保険者は約定保険料どおりに取っていっさい割引をおこなわない。

第764条、船舶若しくは船荷の維持のために必然的になされる寄港は、若し証書に明記して除外さ

れていないときは、保険に含まれていると理解せられる。

第765条、被保険者が、付保された船舶の航海行路に関し及び被保険物件が蒙った損失若しくは損害額に関し通報を受けた時には、その直後の第一便の郵便及び若しそれがあれば電信で保険者に連絡しなければならない。また、それを怠ったことによって生ずる損失及び損害額に責任を負う。

第766条、若し被保険商品貨物が積込まれている船舶を指揮する船長の勘定によって喪われるときは、上記船長は賣手人の送り状を通して、被保険者に購入の弁明をしなければならない。また、船舶での船積み及び運搬では、イスパニア国領事の、若しくは領事の駐在がないときは所轄官庁の、上記商品貨物の船積み港の証明書、及びその他の経理及び税関の発給手続書類による。

自己の商品貨物と共に航海する被保険者はすべて上記の船長の場合と同じ義務をもつ。但し、反対の約定がある場合にはこの限りではない。

第767条、若し証書に戦争勃発の場合における保険料の割増しが定められており、かつ、割増額が固定されていないときは、この割増額は、当該関係当事者間に意見一致がなければ保険の情况及びカバーせられる危険を考慮に入れて、民事訴訟法が定める様式で任命せられた鑑定人により規制せられる。

第768条、船舶若しくはその積み荷が拿捕拘留者によって無償で船長に返還せられたときは、それぞれ所有主の利得となり、保険者の側には、保険した金額の支払義務を伴わない。

第769条、保険契約に基いて生ずるいっさいの請求には次の事項を証明する書類を伴わなければならない。すなわち：

第一、船舶の船便旅程航路の証明。船長の海難証明書若しくは航海日誌の証明書付き写しを添付すること。

第二、被保険目的物件の船積みの証明。船荷証券及び税関発給の手続書類を添付すること。

第三、保険契約の証明。保険証書を添付すること。

第四、被保険物件の喪失の証明。第一号と同じ書類を添付し、及び若し必要ならば、乗組員の申告書を付けること。

なおその他に、事前に鑑定人の確認を経て、被保険目的物件の減価を確定しなければならない。保険者は、苦情請求に異議申立をして争うことができ、かつ、それに関して裁判における証拠資料の提出が認められる。

第770条、裁判の証拠書類が提出せられて、それら事実間違いがなく、かつ損失の証明があったときは、保険者は被保険者に対して、証書に定められた期間内に、また、定められた期間の無いときは、請求から十日間に、賠償を支払わなければならない。

然しながら、若し保険者が上記請求を拒否し、及び法的に争うときは、弁明立証者の側から結果する金額（正当として争う訴訟目的の金額）を供託するか、若しくはその金額を十分な信用機関を通じて被保険者に交付する。その際、判事若しくは裁判所は、前者か後者の何ずれにするか

を、場合によって決定する。

第771条、若し被保険船舶が海上の事故によって損傷を蒙むるときは、保険者は、修繕の有無にかかわらず、特別に修理費の3分の2を支払う。前者の場合（修繕した場合）は、法律で認められた手段によって適正な修繕費の金額が定められる。後者の場合（修繕しなかった場合）は、鑑定人によって見積り評価せられる。

船主若しくは上記修理の権限を委譲せられた船長だけが、船舶の修理をするか否かの選択権をもつ。（修繕費の都合でするかしないかを選ぶ。船主か船長の考えで修繕しなくても差支えない——山崎）

第772条、若し修理の結果、船舶の価格が、保険で船舶に付与せられている価格の3分の1より以上に増加するときは、上記修理が船舶に付与した大きな方の金額から差引いて、保険者は修繕代金の3分の2を支払う。

然しながら、若し被保険者が船舶の上記大きい方の金額は修理によって生じたものではなく、かつ、船舶が新造船であり、旧船の船便旅程航路で海損が生じていること、若しくは付加価値部分が機械若しくは船具（従物）、及び用具の破砕についてなされたものであることを立証するときは、価格増大分からの差引減額の方法をとることなく、かつ、保険者は第854条第六の規定に基いて修繕費の3分の2を支払う。

第773条、若し修理費が船舶価格の4分の3を越えるときは、航海のための機能を喪失しているものと理解せられ、かつ、廃船手續を生ずる。また、上記の申告がなされないときは、保険者は、船舶若しくはその残余部分の海損に付された額を控除した保険の金額を支払う。

第774条、共同海損から発生する賠償が問題となって取扱われるときは、上記共同海損の調整、清算、及び支払の作業が終ってから、被保険者は保険者に、自己に該当する金額の賠償を請求して、いっさいの勘定計算及び証拠書類の引渡しをしなければならない。他方、保険者の側では、清算の吟味をして、かつ、それが保険証書の諸条件に一致していることを認めたならば、被保険者に該当金額を、約定期間中に、若しくはその定めがないときは8日間に支払う義務を負う。

上記の日付から起算してその債務額（支払義務額）に利子取立権が発生する。（傍点山崎）

若し保険者が保険証書に協定せられたところと一致する清算がなされたものとは認め得ないときは、判事若しくは所轄裁判所に上記のその8日間に苦情の申立をすることができる。その際請求（苦情申立対象の）金額は供託に付される。

第775条、いかなる場合も、保険者に対して全保険金額より以上の額が請求せられてはならない。海損の修理のために不時着後、救済せられた船舶が喪失することがあっても、共同海損のために、保険よりも多額の金額が支払われねばならない部分の保険でも、若しくは、同一船便旅程航路における若しくは保険期間内の相異なる海損及び修繕の費用が、被保険金額を超える部分の保険でも、

第776条、単独海損の場合には、被保険商品貨物に関しては次の諸規定が遵守せられる。すなわち：

第一、盗難、損害滅失、船便旅程航路での賣却により、損壊基因により、若しくは保険契約に含まれるいっさいの事故によって喪失したところはすべて、送り状の価格に基き、若しくは送り状にないときは保険で付与せられている価格に基いて計算せられ、かつ、保険者はその額を支払う。

第二、若し、船舶が無事着港しても、商品貨物が全部若しくは一部海損となっている場合は、鑑定人が、若し健全無事に到着しておれば有していた筈の価格、及びその損壊状態において有する価格を明きらかにする。

上記両価格が相殺調整せられた差額は、なおそのほかに関税、傭船料及びいずれにせよその他類似のものの控除をしたのちに、海損価格若しくはその海損金額を構成する。その際、鑑定によって生じた費用及びその他が若しあるときは上記の海損額に加算せられる。

海損が被保険船荷全部に生ずるときは、保険者は生じた損失全額における支払いをする。然しながら若し一部に及ぶだけのときは、被保険者は該当割合で返済を受ける。

若し特別保険の目的であったときは、船積み人の見込み利益は分離して清算せられる。

第777条、船舶の単独海損額が鑑定人によって確定せられたときは、被保険者は第580条の第9号末尾に定められた措置に基いて自己の権利を計算して主張し、かつ、保険者は、第858条及び第859条における措置に準拠して支払いをする。

第778条、保険者は、保険目的の価格を確定するために、保険目的物件の賣却を被保険者に対して強制してはならない。

第779条、若し被保険物件の評価が外国においてなされなければならないときは、それがなされる地点の法律、慣行及び慣習が遵守せられる。但し事実の確認証明のために本法典の諸規定が準拠せられることを妨げない。

第780条、保険者によって保険金額が支払われたときは、悪意若しくは犯罪によって被保険物件の損害を生ぜしめた者に対抗して該当事者として有するいっさいの権利及び訴訟行為については被保険者の地位への代位が生ずる。

(以下次)